



al setembre, i en la qual ja no figurava l'àrea marina situada davant de les pistes de l'aeroport.

Poc després, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va plantejar la conveniència de crear una quarta pista damunt del mar, per superar les limitacions d'espai de l'aeroport. El president de la CCB, Miquel Valls, va aplaudir aquesta opció. No obstant això, el Ministeri de Foment (MIFO) considerava que la capacitat de l'aeroport era suficient per a atendre la demanda prevista a mitjà termini. La ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va posposar la decisió de construir la quarta pista fins al 2008, un cop estigués en funcionament la nova terminal. Comptant que caldrien dos anys per construir la nova pista, això no es faria realitat com a mínim fins al 2010. L'Ajuntament del Prat de Llobregat, per la seva banda, va aprovar una moció, amb el suport de tots els partits, en contra de la construcció de la quarta pista sobre el mar.

Finalment, el Secretari de Mobilitat del DPTOP, Manel Nadal, va apuntar l'alternativa de dissenyar un sistema aeroportuari català que combinés la infraestructura de Barcelona amb les actuals de **GIRONA-COSTA BRAVA** i **REUS**.

### **Els accessos a l'aeroport**

El volum creixent d'usuaris i l'elevada ocupació que genera (més de dotze mil treballadors) fan del Prat un dels principals pols generadors de mobilitat de Catalunya.

La gran majoria dels 36 milions de viatges anuals que arriben o que surten de l'aeroport de Barcelona es fan amb vehicle privat. Preveient el creixement d'usuaris de l'aeroport, el MIFO va licitar el mes de juliol les obres de construcció de l'enllaç i el vial d'accés a la nova terminal. El traçat d'aquest vial hauria d'avançar entre la nova terminal i l'autovia de Castelldefels (C-31).

Pel que fa a l'accés en transport col·lectiu, RENFE va suspendre a final de 2005 el servei ferroviari directe entre Barcelona i l'aeroport (que tenia una mitjana de cinc mil passatgers diaris) a causa de la construcció de l'entrada del **FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV)** al Prat. A partir de llavors, i durant divuit mesos, els viatgers haurien de canviar de tren en arribar al Prat, i agafar un tren llançadora cap a l'aeroport. Aquest canvi va provocar molèsties als usuaris, i les seves protestes, afegides a les dels partits, sindicats i administracions catalanes, van aconseguir que Javier Pérez Sanz, director general de RENFE, es comprometés el mes de febrer a restablir el servei a partir de l'estiu. El tren sortiria de l'Estació de França, i des d'allí faria un bucle per la ciutat passant per les estacions de passeig de Gràcia i Sants abans d'acabar el recorregut a l'aeroport.

Pel que fa a l'arribada del FAV a l'aeroport, que havia provocat discrepàncies uns anys abans, es va adoptar una solució intermèdia entre els trens de Rodalies i els d'alta velocitat. Ambdós tipus de combois farien un bucle a l'aeroport del Prat per les mateixes vies. El MIFO va optar per aquesta solució per l'estalvi de diners que significava i per la complexitat tècnica de foradar sota les pistes en una zona d'aiguamolls. El ramal, d'uns 11 km, s'uniria amb la línia d'alta velocitat entre Madrid i Barcelona i la línia C3 de Rodalies, que va cap al Garraf. Els ferrocarrils tindrien dues parades a l'aeroport, una a cada terminal. Afegint-hi les tres estacions de la **LÍNIA 9 DEL METRO**, el Prat esdevindria un dels aeroports més ben comunicats d'Europa.

### **Més sorolls**

El soroll ocasionat per la tercera pista de l'aeroport, que afectava Gavà i Castelldefels, va continuar provocant les protestes dels veïns durant la primera meitat de l'any. Aquestes protestes es mantenien des de la inauguració de la tercera pista, el 28 de setembre de 2004. A final de 2005 es va acordar una nova configuració de les pistes de l'aeroport, que permetria que els avions no sobrevolessin els nuclis habitats.

L'entrada en funcionament d'aquesta nova configuració no va ser immediata, i mentrestant la plataforma Prou Soroll, de Castelldefels, va presentar una querrela criminal contra els responsables d'AENA i del MIFO. Segons el portaveu de la plataforma, Joan Anton Martínez, tenien proves que demostraven que AENA havia comès un delictes ecològic. També es van interposar més de dues-centes denúncies a tall individual. Aquestes denúncies se sumaven a una investigació judicial oberta arran d'una denúncia presentada per l'Associació de Veïns de Gavà Mar i que va ser admesa a tràmit en un jutjat del Prat. Gavà i Castelldefels no eren els únics municipis afectats pel soroll. El mes de febrer, Begues, un municipi de muntanya que limita amb Gavà, va demanar participar en la Comissió de Seguiment de l'Impacte Ambiental de l'ampliació de l'aeroport. Sis-cents avions sobrevolaven Begues cada dia, cosa que provocava molèsties als veïns. En general, les poblacions demanaven el mateix tractament que les poblacions dels voltants de l'aeroport de Barajas, a Madrid, on s'havia invertit 116 MEUR per a insonoritzar dotze mil habitatges. Gavà va inaugurar el mes de setembre l'Oficina de Control de l'Aeroport de Barcelona, per centralitzar possibles denúncies i accions legals en cas que AENA no respectés els acords de la Comissió de Seguiment Ambiental.

El 26 d'octubre va entrar en funcionament la nova configuració. Les obres, valorades en 12,7 MEUR, van habilitar una derivació que permetia als avions passar de la pista principal a la capçalera de la tercera pista sense alterar el trànsit general. D'aquesta manera, les aeronaus es podien enlairar per la tercera pista fent, just després de l'enlairament, un gir al mar amb què s'evitaven els nuclis habitats.

L'alcalde de Castelldefels, Antoni Padilla Reche (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va calcular que la mesura permetria reduir en un 90% els prop de quatre-cents cinquanta avions que cada dia sobrevolaven tots dos municipis. Els veïns i els ajuntaments de Gavà i Castelldefels es van mostrar satisfets, però van recordar que no era una solució definitiva, i l'alcalde de Gavà, Joaquim Balsera (PSC), va demanar que la configuració es mantingués quan la nova terminal estigués acabada. L'Ajuntament de Gavà temia que amb la nova terminal s'hagués de canviar la manera de maniobrar dels avions i que AENA ho aprofités per usar les pistes de manera independent, cosa que permetria més operacions per hora. No obstant això, segons Antoni Padilla, l'aeroport de Barcelona hauria de poder

operar amb noranta moviments per hora i, per tant, arribar a moure 55 milions de passatgers a l'any amb la configuració aprovada.

### **Molts passatgers, però pocs vols intercontinentals**

L'aeroport va batre per tercer any consecutiu el seu rècord de passatgers i va superar els 30 milions d'usuaris. El creixement interanual es mantenia en un 10,5%, dada que el configurava com l'aeroport europeu amb més creixement. L'any 2006 hi va haver més de 327.000 moviments d'aeronaus, la qual cosa significà un increment d'un 6,4% respecte de l'any anterior. Durant el 2006 també es va consolidar l'augment de companyies de baix cost, que van assolir el centenar de destins. A algunes ciutats, com Milà, Amsterdam, Brussel·les, Budapest, Manchester i París, ja s'hi podia anar, l'any 2006, amb tres o més companyies de baix cost.

Durant la tardor es van estrenar les companyies de baix cost Clickair i Catair, ambdues amb participació d'Iberia. Clickair, amb vols a trenta-quatre destins nacionals i internacionals, i Catair, que preveia connectar amb cinquanta-sis ciutats l'any 2009, van establir la seva seu central a Barcelona, sumant-se a les oficines de Vueling al polígon Mas Blau del Prat.

Tanmateix, l'aeroport del Prat estava a la cua d'Europa en vols intercontinentals. Aquesta era una situació anòmla, tal com va mostrar un estudi del catedràtic de la Universitat de Barcelona (UB) Germà Bel, el mes de novembre. Aquest estudi, patrocinat per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB), exposava que la situació de l'aeroport no es corresponia amb el seu volum de passatgers. Aeroports com els de Zuric, Milà, Viena, Manchester, Brussel·les, Dublín o Düsseldorf tenien més connexions intercontinentals que Barcelona, tot i que movien menys passatgers. Efectivament, el posicionament de l'aeroport com un hub (centre de distribució) intercontinental era una demanda històrica del teixit empresarial i de les administracions catalanes.

Aprofitant l'avançada construcció de la terminal sud, l'aliança de línies aèries Star Alliance va demanar disposar dels espais més bons de la terminal, és a dir, els més centrals i propers a les pistes, a fi de reduir el temps des que el passatger arriba d'un vol fins que n'agafa un altre. Segons Star Alliance, si l'assignació d'espais li era beneficiosa, l'aeroport guanyaria una vintena de rutes aèries (a Moscou, Alger, Casablanca, Riad i Trípoli, per exemple), i faria que Barcelona fos un punt més atractiu des d'on els membres de Star Alliance podrien posar en marxa les anhelades rutes intercontinentals. Star Alliance aplega divuit companyies, onze de les quals ja operen al Prat, entre les quals hi ha Spanair, Lufthansa, US Airways o Singapore Airlines. Aquestes companyies, que treballen a cent cinquanta-set països amb més de vuit-cents destins, tenen el 27% del trànsit mundial i el 28% dels ingressos.

### **Amenaça d'Iberia d'abandonar algunes rutes**

El setembre de 2005 el president d'Iberia, Fernando Conte, va anunciar que la seva companyia abandonaria a partir de 2006 gran part de les operacions internacionals des de Barcelona, a causa, segons Conte, de la competència deslleial de les companyies de baix cost, que gaudien de subvencions de la Generalitat. Iberia va reiterar el juny de 2006 la seva intenció, malgrat que continuava liderant la quota de mercat a l'aeroport, amb un 33% dels moviments, una xifra allunyada del 13% de Spanair, del 8% d'Air Europa, del 6,2% de Vueling i del 5,9% d'Easyjet.

Si Iberia abandonava rutes, significava que alguns dels seus drets d'enlairament i aterratge (slots) quedarien vacants. Això ho van aprofitar Spanair, Air Madrid, Vueling i Air Europa per sol·licitar aquests drets. Malgrat aquestes ofertes, el secretari de Mobilitat Manel Nadal va reiterar que Barcelona havia de continuar apostant per mantenir la presència d'Iberia.

Davant l'anunci d'Iberia, el col·lectiu de pilots va anunciar possibles vagues, ja que la companyia no garantia mantenir tots els llocs de treball del personal de vol. No obstant això, el col·lectiu que es va mostrar més virulent va ser el del personal de terra d'Iberia, que també veia en perill el seu lloc de treball si la companyia marxava. El 28 de juliol, més d'un miler de treballadors del servei de terra van tallar la via de servei de l'aeroport i van protagonitzar un boicot que va paralitzar el trànsit aeri de l'aeroport, en plena operació sortida de les vacances d'estiu.

Els treballadors en vaga van provocar la cancel·lació de cinc-cents quaranta-quatre vols i van afectar més de cent mil persones. La Direcció General d'Aviació Civil, dependent del MIFO, va obrir el 10 d'agost un expedient sancionador a Iberia per una possible infracció de la Llei de seguretat aèria. La companyia podria ser multada amb una multa de fins a 4,5 MEUR. Iberia, al seu torn, va suspendre de sou i feina seixanta treballadors, i una cinquantena d'empleats s'enfrontaven a penes de presó, acusats de sedició, alteració de l'ordre i resistència a l'autoritat.

Amb tot, la vaga va costar gairebé 7,5 MEUR a AENA. La partida més important corresponia a les despeses de gestió de les reclamacions dels usuaris afectats i a l'abonament de les indemnitzacions, que el govern espanyol va estimar en 4,8 MEUR. Les indemnitzacions es van concedir als usuaris que voluntàriament van cedir els seus drets perquè AENA reclamés directament a Iberia. AENA va rebre 17.110 reclamacions per la vaga, i a final d'any havia indemnitzat 5.818 viatgers, amb 250 € per vol cancel·lat i 180 € per equipatge perdut o destruït. Per la seva banda, l'Ajuntament de Barcelona va reclamar una inversió d'AENA en publicitat per un valor de 500.000 €. El càlcul es va fer a partir del còmput del cost en publicitat que hagués tingut l'espai que van ocupar les notícies negatives sobre la vaga recollides als principals diaris estrangers.

Per calmar els ànims del personal de l'empresa, Iberia va prometre donar servei a les seves companyies participades, Clickair i Catair, de manera que el personal de terra pogués assistir els passatgers i les aeronaus d'Iberia i també els de les seves participades.

La crisi del Prat va tenir una gran repercussió, i fins i tot va ser un dels principals temes tractats en la visita que el president Pasqual Maragall va fer a Mallorca, on es va entrevistar amb el rei Joan Carles, el president Jaume Matas i

els socialistes illencs. El president va assegurar que el conflicte acceleraria el traspàs de competències aeroportuàries, i que la crisi anava més enllà d'un simple conflicte laboral. Amb tot, i malgrat la vaga, el mes d'agost l'aeroport va superar un nou record, la xifra de tres milions de passatgers en un mes.

### Gestió de l'aeroport

Al llarg de 2004 i 2005, administracions i associacions empresarials catalanes van debatre el model de gestió de l'aeroport del Prat, en aquell moment gestionat únicament per AENA. L'any 2005 aquests esforços van arribar al Congrés dels Diputats i als treballs de la reforma de [L'ESTATUT D'AUTONOMIA DE CATALUNYA](#).

L'estudi de Germà Bel (UB) presentat al novembre demostrava que la gestió centralitzada d'AENA era la causa de l'endarreriment de l'aeroport del Prat. Per exemple, Madrid-Barajas s'endua un 58% de les inversions estatals, tot i que el seu volum de tràfic no arribava al 23% del de tot l'Estat. Segons Bel, amb una gestió pròpia l'aeroport podria buscar companyies per aconseguir rutes intercontinentals, ja fos amb l'assignació d'espais en la nova terminal o concedint els millors horaris a les companyies que oferissin aquests vols de llarga distància. De fet, això és el que havia passat en la majoria de països de l'OCDE (Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic).

La qüestió de la gestió de l'aeroport va esdevenir un dels principals punts de negociació de l'Estatut de Catalunya que es va aprovar per referèndum el 18 de juny. El mes de gener, un acord entre Artur Mas (Convergència i Unió) i el president del Govern espanyol José Luis Rodríguez Zapatero (Partido Socialista Obrero Español, PSOE) va tancar les negociacions de l'Estatut. Segons aquest acord, la Carta catalana només recolliria la futura creació d'un consorci de l'Estat, la Generalitat i el sector privat per a la gestió del Prat, deixant per a més endavant la concreció de quins percentatges tindria cada administració en aquest organisme.

Al setembre, el MIFO va formalitzar la proposta de creació d'aquest consorci. Segons aquesta, l'Estat mantindria el 51% del consorci, i el 49% restant se'l repartirien les administracions autonòmiques, els ens locals i el sector privat. El MIFO va afegir que la proposta estava pensada per als quaranta-set aeroports de l'Estat.

El govern català va proposar, per la seva banda, una representació paritària de la Generalitat i de l'Estat en el futur consorci: el 40% per a cada part. Ajuntaments i sector privat, amb un 10% cadascú, es repartirien el 20% restant. Aquest model també preveia que els dos governs consensuessin el nom del president del consorci. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) –que en aquells moments no formava part del Govern català– va rebutjar la proposta, i el seu líder, Josep-Lluís Carod-Rovira, va instar l'executiu a reclamar la majoria de la gestió. El conseller de Relacions Institucionals, Joan Saura (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV), també va reclamar, des del govern, que la presència de les institucions catalanes fos majoritària. El candidat a la presidència pel PSC, José Montilla, en la seva condició de ministre d'Indústria, va assegurar que abans que s'acabés la legislatura espanyola hi hauria cogestió.

Per la seva banda, el grup de CiU va presentar el mes de setembre una moció al Congrés dels Diputats per a garantir la capacitat decisiva de les institucions catalanes en el consorci de gestió del Prat. El grup socialista va respondre amb una esmena de substitució que no fixava graus de participació en la gestió. Josep Antoni Duran i Lleida (CiU) va rebutjar l'esmena socialista perquè la considerava un pas enrere respecte a les negociacions que havien acaparat bona part de la discussió de l'Estatut a Madrid. La moció va ser rebutjada pel Congrés i novament l'acord sobre el Prat va quedar en un punt mort durant la resta de l'any.

### Més informació

[www.aena.es](http://www.aena.es)

